Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1063

03. 04. 95

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Halo Saibold und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Schiffs-Havarien auf der Donau zwischen Regensburg und Vilshofen

Seit der durchgängigen Befahrbarkeit der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtstraße häufen sich auf der Teilstrecke zwischen Regensburg und Vilshofen die Schiffs-Havarien. Zuletzt ist am 12. März dieses Jahres der niederländische Binnentanker „Patric" bei Vilshofen außerhalb der mit Bojen gekennzeichneten Fahrrinne auf Grund gelaufen und leckgeschlagen. Dabei flossen aus dem erheblich beschädigten Tanker laut offiziellen Angaben bis zu 70 000 Liter Heizöl in die Donau.

Angesichts der Häufung derartiger Unfälle fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie läßt sich die seit der durchgehenden Befahrbarkeit der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau auffällige Häufung von Schiffs-Havarien auf der Donau zwischen Regensburg und Vilshofen erklären, und welche Ursachen liegen dafür zugrunde?
2. Was muß nach Meinung der Bundesregierung unternommen werden, um derartige Schiffsunfälle zukünftig zu vermeiden?
3. Wie gestaltet sich im Falle der Havarie des Binnentankers „Patric" am 12. März 1995 bei Vilshofen die gesamte Schadensregulierung, und trifft es zu, daß es anders als im Straßenverkehr für die Schiffseigentümer selbst für den Transport von gefährlichen Gütern keine Pflicht gibt, entsprechende Haftpflichtversicherungen abzuschließen?
4. Wie und durch wen werden die Berufsfischer an der Donau entschädigt, die existentiell betroffen sind?
5. Trifft es zu, daß das besagte Teilstück der Donau nur von Kapitänen befahren werden darf, die über ein entsprechendes Schiffahrts-Patent verfügen, und daß, sofern dies nicht der Fall ist, ein Lotse mit einem solchen Patent an Bord genommen werden muß?
6. Welche Voraussetzungen sind notwendig, um ein solches Patent zu erwerben, wer überprüft diese Voraussetzungen, und wer erteilt dieses Patent?

7. Wie viele Kapitäne und Lotsen sind derzeit im Besitz dieses Patents?

8. Kann ein solches Patent überhaupt, und falls ja, unter welchen Bedingungen und Voraussetzungen auch im Ausland erworben werden, und welche Qualifikationen sind in diesem Falle notwendig?

9. Wird ein solches Patent auf Lebenszeit erteilt, und wie oft und warum wurden solche Patente wieder eingezogen?

10. Wer ist berechtigt, Lotsen mit einem entsprechenden Patent zu vermitteln, und wie hoch ist der finanzielle Aufwand, der dem Schiffsführer für den Lotsendienst entsteht?

11. Wer überprüft vor der Passage des besagten Teilstücks der Donau, ob der Kapitän oder Lotse über ein entsprechendes Patent tatsächlich verfügt, und wie wird sichergestellt, daß, falls notwendig, ein Lotse tatsächlich an Bord genommen wird?

12. Wie wird sichergestellt, daß bei Kapitänen und Lotsen unterschiedlicher Nationalität, beispielsweise zwischen einem Niederländer und einem Slowaken, die sprachliche Verständigung funktioniert?

13. Gibt es aus rechtlicher Sicht die Möglichkeit, die Fahrgeschwindigkeit, ähnlich wie im Straßenverkehr, auf diesem gefährlichen Donau-Abschnitt zwischen Regensburg und Vilshofen zu beschränken?

14. Werden die Transportschiffe, mit denen die Donau befahren wird, auf ihren technischen Zustand hin überprüft, und falls ja, von wem und wie oft?

15. Gibt es für die Kapitäne oder Lotsen von Donauschiffen Alkoholkontrollen, ähnlich denen im Straßenverkehr, und falls ja, wie oft und von wem werden diese durchgeführt?

16. Ist auf der Donau der Schiffstransport von gefährlichen Gütern mit Schiffen ohne doppelte Wandung zulässig, und falls nein, wer kontrolliert dies?

Bonn, den 17. März 1995

Halo Saibold
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333